

Ремыга Владимир Николаевич — президент Евразийского центра высоких технологий, доктор экономических наук.

Vladimir N. Remyga — Euroasian Center of High Technologies.

# Российско-китайское инфраструктурное сотрудничество

*«Если хочешь быть богатым, сначала построй дороги...»  
Древняя китайская поговорка*

Важнейшим направлением развития российско-китайского экономического сотрудничества на современном этапе является инфраструктурное взаимодействие в области транспорта и логистики. В совместном заявлении РФ и КНР о развитии всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия от 5 июня 2019 г. (п. 10) отмечается: «Углублять сотрудничество в области транспорта и перевозок. На основе принципов баланса интересов и взаимной выгоды осуществлять строительство новой и модернизацию имеющейся трансграничной транспортной инфраструктуры, содействовать реализации крупных знаковых совместных проектов в таких областях, как строительство железных дорог, мостов через пограничные реки, <...> со-

действовать эффективности транспортного обслуживания». Это направление воплощается в создании ряда экономических транспортно-логистических коридоров с формированием в них соответствующих промышленных кластеров. Причем речь идет не просто о декларируемых транспортных маршрутах, а именно о кластерных составляющих как императиве. Слабое развитие инфраструктуры является одним из главных ограничителей, препятствующих развитию торгово-экономического сотрудничества между нашими странами.

Ключевое значение в реализации конкретных планов взаимодействия имеет Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим сою-

УДК 339.9:656

DOI: 10.33917/es-3.169.2020.66-73

В статье рассматривается инфраструктурное сотрудничество России и Китая как одно из основных направлений взаимодействия двух стран на современном этапе. Анализируются проблемы создания Трансъевразийского пояса развития (ТЭПР), формирования Дальневосточного транспортно-логистического кластера (Приморье-1 и Приморье-2), строительства Евразийского морского канала между Каспийским и Азовским морями. Особое внимание уделено формированию арктического вектора Шелкового пути. Сделан вывод о необходимости создания ряда транспортно-логистических коридоров с формированием в них соответствующих промышленных кластеров, а также об организации международных консорциумов для реализации проектов.

#### Ключевые слова

Экономическое сотрудничество России и Китая, сопряжение Большого евразийского партнерства и инициативы «Один пояс — один путь», инфраструктурное сотрудничество, транспортные и логистические коридоры, промышленные кластеры.



## ➤ Важнейшее направление развития российско-китайского экономического сотрудничества на современном этапе — инфраструктурное взаимодействие в области транспорта и логистики.

зом (ЕАЭС) и Китайской Народной Республикой (КНР), которое было подписано 17 мая 2018 г. в рамках Астанинского экономического форума. Оно вступило в действие 25 октября 2019 г.

Зачастую само по себе строительство дорог и инфраструктуры в целом не является рентабельным и эффективным с чисто экономической точки зрения. Однако оно создает новое качество экономического развития. Древняя ки-

тайская пословица гласит: если хочешь быть богатым, сначала построй дороги.

Чтобы выстроить эффективный транспортно-логистический каркас российско-китайского сотрудничества на долгосрочную перспективу, необходимо разработать, утвердить и реализовать совокупность крупномасштабных инфраструктурных проектов (рис. 1). При этом необходимо в полной мере учитывать интересы России как центральной части маршрута XXI в. «Восток — Запад — Восток».

В экспертном сообществе рассматриваются различные варианты существующих и перспективных транспортно-логистических коридоров. В нашей статье мы рассматриваем только те из них, которые проходят через территорию России. Стержневое значение имеет Центральный евразийский коридор, который объединяет маршруты, пролегающие по территории Китая, Казахстана и России и проходящие через города Ляньюньган, Чжэнчжоу, Ланьчжоу, Урумчи, Хоргос, Алматы, Кызылорда, Актобе, Оренбург, Казань, Нижний Новгород, Москва и далее идущие в Брест или в Санкт-Петербург с выходом на порты Балтийского моря, а также в страны Евросоюза. На данный маршрут приходится наибольшая доля грузов, поставляемых сухопутным транспортом из Европы в Китай и в обратном направлении. Общая протяженность маршрута составляет 7–7,5 тыс. км (в зависимости от пути прохождения). Центральный коридор объединяет 18 азиатских и европейских стран общей площадью 50 млн км<sup>2</sup> и с населением 3 млрд человек [1].

Ключевой составляющей северной части этого коридора может стать осуществление

## Russian-Chinese Infrastructure Cooperation

The article dwells on the infrastructure cooperation between Russia and China as one of the main areas of interaction between two countries at the present stage. The paper analyzes problems of creating the Trans-Eurasian Development Belt (TEDB), formation of the Far Eastern transport and logistics cluster (Primorye-1 and Primorye-2), construction of the Eurasian Sea Canal between Caspian and Azov Seas. Particular attention is paid to forming the Arctic vector of the Silk Road. The author concludes that it is necessary to create a number of transport and logistics corridors with developing the corresponding industrial clusters inside them, as well as to organize international consortia for the projects implementation.

### Keywords

Economic cooperation between Russia and China, interface between the Greater Eurasian Partnership and the “One Belt — One Way” initiative, infrastructure cooperation, transport and logistics corridors, industrial clusters.

Рисунок 1

## Трансконтинентальный пояс развития



программы создания «Трансевразийского пояса „Развитие“» (ТЕПР), которая была выдвинута ведущими российскими учеными и специалистами. Для ее проработки и реализации был создан Межведомственный координационный совет РАН. Его возглавили президент РАН А.М. Сергеев и ректор МГУ В.А. Садовничий. По данным этого совета, протяженность ВСМЖ Владивосток — Роттердам по территории России составит 9225 км, проект затрагивает 23 субъекта Российской Федерации. Размер капитальных затрат на километр пути составит 1,054 млн руб. Окупаемость ВСЖК — от 8 до 12 лет [2].

Этот мегапроект предполагает создание системы территориально-производственного планирования, привлечение соответствующего финансирования для реализации отдельных проектов в целях создания необходимого транспортно-коммуникационного каркаса евразийской интеграции. Для его реализации целесообразно образовать международный консорциум, включающий заинтересованные корпорации, инвестиционные институты, региональные администрации. Утверждение программы и создание международного консорциума «Трансевразийский пояс „Развитие“» потребует принятия соответствующих международных соглашений. Китай проявляет большой интерес к этому мегапроекту. Ин-

терес этот понятен. Ведь одной из главных целей китайской инициативы «Один пояс — один путь» является взаимодействие между китайским и европейским рынками. В силу своего географического положения Россия занимает центральное место между этими рынками.

По данным Китайской железнодорожной корпорации, в 2018 г. через территорию России, Белоруссии и Казахстана прошло около 270 тыс. TEU-контейнеров, направляющихся из Китая в Европу (73% от общего числа направляющихся в Европу по железной дороге контейнеров). Число составов, идущих по этому маршруту, выросло с 58 штук в 2014 г. до 4650 штук в 2018 г. Рост — более чем в 80 раз, только в 2018 г. — на 34%.

В целом доля Китая в российском транзите растет: если в I квартале 2018 г. доля транзита в Китай и из Китая в общем объеме транзита (в тоннаже) составляла 11%, в I квартале 2019 г. она выросла до 12,5%; доля транзита из Китая в Европу и в обратном направлении в общем объеме транзита увеличилась с 7,96 до 8,52%, в перевозках — с 0,14 до 0,15%. В ОАО РЖД пояснили, что в тоннах на транзит приходится порядка 2% от общего объема грузовых перевозок. В I квартале 2019 г. доля доходов ОАО РЖД от всего транзита в общем объеме доходов от грузовых перевоз-



зок составила примерно 3%. Доход от китайского транзита в 2018 г. оценивается в 6 млрд руб. (около 92 млн долл.).

Китай является безусловным мировым лидером в области дорожного строительства. Особенно впечатляет строительство железных дорог, тем более высокоскоростных железных дорог. Их протяженность достигает 30 тыс. км и охватывает более 80% крупных городов Китая. В известном смысле это строительство стало драйвером в развитии китайской экономики, и этот драйвер Китай намеревается задействовать на всем Евразийском континенте. Китайские компании по строительству железных дорог занимают лидирующие места в мировых рейтингах.

В настоящее время перевозка товаров между Восточной Азией и Европой на 95% осуществляется по морю. На это тратится от 45 до 90 дней. Строительство современных автобанов, в особенности высокоскоростных железных дорог, сократит доставку товаров до одной-двух недель. Это принципиально изменит сами подходы к логистике и существенно сократит транспортные расходы, создаст иное экономическое качество.

Кроме того, для реализации таких масштабных инфраструктурных проектов потребуются огромные объемы строительных материалов, оборудования, а также привлечение квалифицированной рабочей силы. Это позволит загрузить производственные мощности как самого Китая, так и других участников данных инфраструктурных проектов.

Одним из перспективных альтернативных железнодорожных проектов предусматривается строительство прямого высокоскоростного грузового железнодорожного сообщения между Россией и Китаем через небольшой участок общей границы на Алтае (протяженность 54,57 км). Построенная по современным стандартам грузовая трасса существенно сократила бы расстояние и время в пути для новых составов, движущихся со скоростью свыше 200 км/ч из Урумчи, являющегося центральным хабом китайского участка Нового Шелкового пути, через Новосибирск до Санкт-Петербурга. Северная столица России с ее развитой портовой системой, железно- и автодорожной сетью может стать северным хабом Шелкового пути. Срок доставки в 3–5 дней вместо нынешних 12–14 сделает этот маршрут востребованным для стремительно развивающегося международного рынка в регионе, ускорит

выход сельхозпродуктов и иных товаров на быстро растущий китайский рынок.

Большие преимущества сулит строительство новых трасс сразу с российской шириной колеи (1520 мм). В Китае уже не первый год обсуждают такой вариант.

Одним из наиболее ярких проектов, реализующих пространственные преимущества России, является *строительство морского судходного канала (МСК) «Евразия»* между Каспийским и Азовским морями (далее — Канал). Длина Канала — 680 км. Ориентировочная стоимость проекта — 12 млрд евро. Его осуществление позволит создать новые возможности экономического роста для всего Центрально-Азиатского региона и северо-западных регионов КНР. Страны Центральной Азии благодаря его реализации становятся в известном смысле морскими державами со всеми вытекающими из этого преимуществами. Так, они приобретают прямой выход в акватории Азово-Черноморского и Средиземноморского бассейнов, а также Дуная, и возможность перевозить грузы наиболее дешевым и эффективным морским транспортом.

Особое значение данный проект имеет для России. Она сможет в максимальной степени реализовать свой транзитный потенциал. Будут обеспечены серьезные поступления в госбюджет от платы за транзитные перевозки и каналные сборы за использование МСК «Евразия». Россия приобретет дополнительные возможности контроля над грузопотоками и в известной степени «привязку» названных стран к России. Это будет способствовать росту международного авторитета нашей страны.

Важнейшее самостоятельное значение приобретает *развитие дальневосточного транспортно-логистического кластера* (рис. 2).

Как известно, северо-восточные провинции Китая не имеют прямого выхода к морским портам, что заметно ограничивает их внутренний и внешнеторговый грузопоток. Пропускная способность железнодорожных магистралей в центральных и южных провинциях Китая практически исчерпана. В значительной степени в связи с этим северо-восточные провинции Китая имеют самые низкие темпы прироста регионального валового продукта в стране.

Выход очевиден — направить основные грузопотоки, как внутренние, так и внешние, к мор-

Рисунок 2

## Дальневосточный транспортный кластер



Источник: [3]

скому побережью через близлежащие российские приморские порты. Расстояние до некоторых из них от китайской границы составляет менее 100 км. Тем самым значительно сокращается время перевозки, а стоимость снижается на 20–40% [4].

Стержнем этих перспективных перевозок являются транспортные коридоры «Приморье-1» (провинция Хэйлунцзян — порты Владивосток, Восточный, Находка) и «Приморье-2» (провинция Цзилинь — порты Славянка, Посыет, Большое Зарубино). Уже в настоящее время по ним перевозятся значительные объемы грузов. Однако конкурентоспособность их невысока из-за небольшой пропускной способности участков, административных барьеров и других факторов, поэтому они требуют существенной реконструкции и модернизации.

Повышение эффективности грузоперевозок планируется достичь за счет развития, обновления и модернизации инфраструктуры, повышения ее пропускной способности, оптимизации грузовых поставок, развития современных логистических центров.

Важнейшее значение для развития дальневосточного транспортно-логистического кластера имеет проект продления Транссиба до портов Южной Кореи. Технологических препятствий для его реализации немного. Дело упирается в политические решения, преодоление проблем, возникших в отношениях между Северной и Южной Кореей. Последние тенденции в этой области позволяют с оптимизмом смотреть на перспективы реализации данного проекта. Некоторые эксперты полагают, что первые поезда могут пойти по этому маршруту уже через 2–3 года.

В этом контексте возможен возврат к обсуждению Тумаганского проекта (создание международной экономической зоны на стыке границ России, Китая и Северной Кореи), который позволит наиболее эффективно подключить китайских перевозчиков. Уже к настоящему времени построена современная автомагистраль из провинции Цзилинь до северокорейского порта Раджин.

Еще одним ярким примером может служить проект строительства мостового перехода на Сахалин, а в перспективе и на японский остров Хоккайдо, что также вызывает немалый интерес у китайских грузоперевозчиков.

Рассмотренные проекты имеют разнонаправленные ориентиры и чреваты противоречивыми подходами. Поэтому к их реализации требуется взвешенный и комплексный подход. Особое значение имеет решение задачи преодоления заметной отсталости портовой инфраструктуры на российском Дальнем Востоке. По данным С.Л. Сазонова, по количеству морских портов на 1 тыс. км морской границы Китай превосходит Дальний Восток России в 13 раз, а совокупный объем грузооборота морских портов КНР превышает соответствующий объем дальневосточных портов России в 70 раз. Семь из 10 крупнейших портов мира работают в Китае, а российские порты не входят даже в сотню [5].

Заметное место в решении этой задачи имеет подключение дальневосточного кластера к перевозкам грузов по Северному морскому пути. В этом контексте важное административное значение имеет расширение компетенций российского Министерства по развитию Дальнего Востока на Арктическую зону Российской Федерации в 2019 г. (новое название — Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики). Данное министерство имеет традиционно тесные связи с китайскими партнерами, в особенности на северо-востоке Китая. Ему отводится ключевая роль в разработке и реализации программ развития этих регионов в увязке с соответствующими китайскими программами.

### Арктический вектор Шелкового пути

В настоящее время активно разворачивается российско-китайское сотрудничество в Арктике. Сотрудничество с Китаем рассматривается как составная часть сопряжения инициативы формирования Большого евразийского партнерства и китайской инициативы ОПОП. Это и совместное освоение нефтегазовых ме-

сторождений, в том числе на шельфе, и строительство разного рода инфраструктурных объектов — железных дорог (Северный широтный ход, Бованенково — Сабетта, Белкомур), портов (Сабетта, Архангельск) и т.п.

Драйвером российско-китайского сотрудничества в Арктике являются проекты СПГ. В марте 2016 г. Фонд Шелкового пути приобрел 9,9% в проекте НОВАТЭК Ямал СПГ. Ранее, в 2013 г., 20% приобрела китайская корпорация CNPC. Таким образом, китайская доля в НОВАТЭК составила 29,9%. В июле 2018 г. первые партии сжиженного газа пошли из Ямала в Китай по маршруту, который китайские СМИ нарекли «Ледовым Шелковым путем». В апреле 2019 г. НОВАТЭК заключил соглашения с китайскими CNOOC и CNODC (дочерние структуры CNPC) по продаже каждому из них по 10% в своем проекте по сжижению газа «Арктик СПГ-2».

В соответствии с проектом стратегии развития АЗРФ предполагается увеличение доли нефти, добываемой в Арктике, до 22% от общего объема извлечения нефти в России к 2030 г. К 2035 г. этот показатель должен вырасти до 25%. Долю природного газа к 2035 г. предполагается нарастить с 82,7% (в 2018 г.) до 92%. Объемы производства сжиженного природного газа (СПГ), согласно проекту стратегии, к 2030 г. вырастут практически в 7 раз — до 73,5 млн т, а к 2035 г. — еще на 63%, до 120 млн т. На значительную долю этих ресурсов претендует Китай.

Значительный рост запланирован и по объему перевозок по Северному морскому пути. Если в 2018 г. они составили 20,2 млн т, то к 2024 г. объемы перевозимых грузов возрастут до 80 млн т, к 2030 г. — до 120 млн т, а к 2035 г. — до 160 млн т. В том числе в 2035 г. объемы транзитных перевозок достигнут 10 млн т.

В качестве самого главного, стержневого направления российско-китайского сотрудничества в Арктике рассматривается обустройство Северного морского пути и налаживание по нему грузовых перевозок с тем, чтобы он стал глобальной конкурентной транспортной артерией. Выступая 14 мая 2017 г. на открытии саммита «Один пояс — один путь» в Пекине, В.В. Путин прямо заявил, что «инфраструктурные проекты <...> в связке с Северным морским путем способны создать принципиально новую транспортную конфигурацию Евразийского континента, это ключ к освоению территории, оживлению экономической и инвести-

ционной активности. Давайте вместе прокладывать такие дороги развития и процветания» [6].

Отправляя первый газовоз компании Ямал СПГ из порта Сабетта в КНР, В.В. Путин отметил: «Шелковый путь дотянулся до самого Севера. Объединим его с Северным морским путем, и будет то, что нужно, и Северный морской путь сделаем Шелковым» [7].

На пути реализации этой задачи имеется немало проблем. Одна из основных — существенный недостаток судов ледового класса. В настоящее время в Арктике работают четыре атомных ледокола — «Ямал», «50 лет Победы», «Таймыр» и «Вайгач». На Балтийском заводе строят еще три ледокола: ЛК-60Я серии 22200 с новыми реакторами «РИТМ-200». Все три корпуса уже спущены на воду. Первый ледокол («Арктика») планируется достроить в 2020 г., второй («Сибирь») — в 2021 г., третий («Урал») — в 2022 г. [8].

Кроме того, сейчас ведется подготовка к строительству сверхмощных ледоколов нового поколения проекта «Лидер» с реакторной установкой «РИТМ-400». В рамках развития инфраструктуры Арктической зоны предполагается строительство не менее пяти универсальных атомных ледоколов проекта 22220, трех атомных ледоколов проекта «Лидер».

Таким образом, Россия является безусловным мировым лидером в области ледокольного флота [8].

Вместе с тем к строительству линейных судов ледового класса только еще приступают. В настоящее время ведутся переговоры с одной из крупнейших в мире транспортных компаний COSCO (КНР) о строительстве лихтеровозов ледового класса и создании совместной компании по строительству и, возможно, совместной эксплуатации этих судов, что может стать драйвером в организации работы на Северном морском пути.

На базе Китайской государственной судостроительной корпорации в Шанхае завершено строительство двух специализированных балкеров шестого арктического класса *Dw* 100 тыс. т, с опционом еще на несколько судов. Строительство шло по уникальному, разработанному специалистами компании *UWInvestmentGroup* проекту. У этой компании есть предварительные договоренности о перевозках грузов из северных портов Скандинавии, Канады и США, позволяющие обеспечить окупаемость 6–8 построенных

судов данного класса, стоимостью 45 млн долл. каждый, за 5–7 лет.

Эксплуатация данных судов позволит значительно расширить безледокольную навигацию на СМП и сократить расходы на ледокольную проводку, если таковая потребуется в случае круглогодичной навигации на СМП. Эти суда могут следовать в ледовом коридоре за существующими атомными ледоколами, работать своими техническими средствами на ледовых припаях порта Сабетта и во фьордах Норвегии. Сегодня именно такие суда пользуются большим спросом для работы на Севморпути.

Учитывая вышеизложенное и принимая во внимание большой интерес, проявляемый к данному вопросу китайскими партнерами, целесообразно рассмотреть возможность создания российско-китайского консорциума для работы на СМП. В качестве первого шага необходимо разработать программу строительства и совместной эксплуатации судов ледового класса. Общий объем финансирования для реализации данной программы составит 2–3 млрд долл. На первоначальной стадии потребуется финансирование в объеме 500 млн долл.

В связи с этим на повестке дня стоит вопрос о целесообразности разворачивания в КНР программы строительства собственного ледокольного флота. Реализация этой программы потребует колоссальных финансовых затрат, освоения принципиально новой научно-технической сферы, дорогостоящей и многолетней подготовки высококвалифицированных кадров. Более логичным было бы объединить возможности наших стран и рассмотреть варианты работы в режиме совместных предприятий.

В настоящее время у Китая имеется лишь два ледокола «Сюзелун (Снежный дракон)». Они не являются атомными, и в целом их мощности невелики.

Китайские партнеры уже активно осваивают «ледовый шелковый путь». Так, по Севморпути в нави-

гацию 2017 г. прошли в общей сложности шесть китайских судов с крупногабаритными грузами. В 2019 г. их количество составило более 20. Этот опыт показал достаточно высокую экономическую эффективность грузоперевозок по СМП.

### Программа «Евразийский воздушный мост „АНТЕИ“»

Многие грузы требуют особенно срочной доставки. Так, ежегодный объем посылок в рамках интернет-торговли между Россией и Китаем составляет 45 млн штук, средний срок доставки — 14 дней.

Представляется целесообразным организовать воздушный транспортный мост между Китаем, Россией и Западной Европой для грузовых перевозок с использованием военно-транспортной авиации, транспортных и пассажирских самолетов, экранопланов и беспилотников с целью быстрой и более экономичной доставки грузов. Это будет способствовать значительному увеличению товарооборота. Идея об организации воздушного моста была выдвинута в выступлении Ю.В. Яковца на X Евразийском форуме в Санкт-Петербурге в октябре 2018 г.

Намечено разработать концепцию программы Большого евразийского воздушного моста с последующей разработкой соответствующего бизнес-плана.

Программа может получить условное наименование «АНТЕИ» по первым буквам интеграционного партнерства: авиация, наука, торговля, единение, инновации.

Предполагается разработка следующих воздушных магистралей.

1. Головная магистраль по маршруту Шанхай — Москва — Франкфурт с промежуточными пунктами в Пекине, Новосибирске и Екатеринбурге.

2. Национальные магистрали с конечными пунктами в столицах государств: Москва, Пекин, Нур-

## References

1. Sazonov S.L., U Tszy. *Zheleznodorozhnyi transport KNR: imperativy razvitiya* [PRC Railway Transport: Development Imperatives]. Moscow, 2019, p. 80.
2. *Kompleksnoe osvoenie territorii Rossiiskoi Federatsii na osnove transportnykh prostranstvenno-logisticheskikh koridorov. Aktual'nye problemy realizatsii megaproekta "Edinaya Evraziya: TEPR — IETS"* [Integrated Development of the Russian Federation's Territory on the Basis of Transport Spatial-Logistic Corridors. Actual Problems of Implementing the Megaproject "United Eurasia: TEDB – IETS"]. Moscow, Nauka, 2019, p. 13.
3. Li Sin'. *Sostykovka EPSHP s EAES: formirovanie vseob'emlyushchego evraziiskogo partnerstva* [SREB with EAEU: Development of a Comprehensive Eurasian Partnership]. Materialy Evraziiskogo nauchnogo foruma, Saint Petersburg, 2016.
4. *Koridory k moryu. Tranzitnye konteynery iz kitaiskikh provintsii pereklyuchayut na primorskie porty* [Corridors to the Sea. Transit Containers from Chinese Provinces are Switched to Seaside Ports]. *Gudok*, 2017, no 11 (26150), available at: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1362712&archive=20>.



султан, Минск, Мадрид, Берлин, Париж, Лондон, Стокгольм, Варшава.

3. Региональные сети для доставки грузов (в том числе с использованием дронов) до конечного пункта назначения.

Для реализации программы предполагается создать Евразийский концерн «АНТЕИ», управляющую компанию по программе и ведущие организации по подпрограммам.

### Выводы и предложения

В последние десятилетия сформировались два примерно равных по объему глобальных мировых рынка — Европа и АТР (Азиатско-Тихоокеанский регион). В связи с этим все насущнее становится проблема инфраструктурной взаимосвязи между ними. В настоящее время 95% объема их внешнеторговых перевозок обеспечивается морским транспортом. Однако усиление конкуренции между крупнейшими морскими грузоперевозчиками, необходимость обеспечения безопасности морского судоходства, а самое главное — повышение требований к срокам доставки грузов обуславливают растущую потребность развития континентальных транспортных перевозок. Заметным драйвером в этом процессе выступает разработка проектов высокоскоростных грузовых железнодорожных транспортных магистралей.

Уникальное географическое расположение России предопределяет ее место и роль в качестве своеобразного инфраструктурного моста между этими двумя глобальными мировыми рынками и при правильном и взвешенном подходе сулит России немалые выгоды. При этом ключевым, определяющим звеном является инфраструктурное сотрудничество между Россией и Китаем.

Особое самостоятельное значение как для России, так и для Китая (особенно его северо-восточных провинций) имеет развитие дальневосточного транспортно-логистического кластера.



Все это требует разработки комплексной транспортно-логистической стратегии развития России в тесной увязке с ее включением в мирохозяйственные связи Большого евразийского партнерства, в особенности в увязке с сотрудничеством с Китаем.

■

ПЭС 19138 / 22.12.2019

### Источники

1. Сазонов С.Л., У Цзы. Железнодорожный транспорт КНР: императивы развития. М., 2019. С. 80.
2. Комплексное освоение территории Российской Федерации на основе транспортных пространственно-логистических коридоров. Актуальные проблемы реализации мегапроекта «Единая Евразия: ТЕПР — ИЕТС». М.: Наука, 2019. С. 13.
3. Ли Синь. Состыковка ЭПШП с ЕАЭС: формирование всеобъемлющего евразийского партнерства: Материалы Евразийского научного форума. СПб., 2016.
4. Коридоры к морю. Транзитные контейнеры из китайских провинций переключают на приморские порты [Электронный ресурс] // Гудок. 2017. № 11 (26150). URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1362712&archive=20>.
5. Сазонов С.Л. Транспорт КНР: место и роль в развитии региональной экономики. М., 2018. С. 63.
6. Международный форум «Один пояс, один путь» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Президента РФ. 2017. 14 мая. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54491>.
7. Путин запустил «Ямал СПГ» и отправил газовоз в Китай [Электронный ресурс] // REGNUM. 2017. 8 декабря. URL: <https://regnum.ru/news/economy/2355147.html>.
8. Коц А. Арктические амбиции. Зачем Китай строит ледокольный флот [Электронный ресурс] // РИА «Новости». 2019. 22 июля. URL: <https://ria.ru/20190722/1556683024.html>.

5. Sazonov S.L. *Transport KNR: mesto i rol' v razviti regional'noi ekonomiki* [Transport of China: Place and Role in the Regional Economy Development]. Moscow, 2018, p. 63.

6. *Mezhdunarodnyi forum "Odin poyas, odin put'"* [International Forum "One Belt, One Way"]. Ofitsial'nyi sait Prezidenta RF, 2017, May, 14, available at: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54491>.

7. *Putin zapustil "Yamal SPG" i otpravil gazovoz v Kitai* [Putin Launched Yamal LNG and Sent Gas Carrier to China]. REGNUM, 2017, December, 8, available at: <https://regnum.ru/news/economy/2355147.html>.

8. Kots A. *Arkticheskie ambitsii. Zachem Kitai stroit ledokol'nyi flot* [Arctic Ambitions. Why China is Constructing an Icebreaker Fleet]. RIA "Novosti", 2019, July, 22, available at: <https://ria.ru/20190722/1556683024.html>.